

第 20 回

## 熊本県議会

# 高速交通ネットワーク整備推進特別委員会会議記録

令和5年3月10日

開 会 中

場 所 第 3 委 員 会 室

## 第20回熊本県議会高速交通ネットワーク整備推進特別委員会会議記録

令和5年3月10日（金曜日）

午前9時58分開議

午前11時3分閉会

本日の会議に付した事件

高速交通体系について

熊本都市圏交通について

県民総合運動公園の渋滞対策について

付託調査事件の調査の終了について

出席委員(16人)

委員長	橋口海平
副委員長	松村秀逸
委員	前川收
委員	藤川隆夫
委員	城下広作
委員	鎌田聡
委員	高野洋介
委員	高木健次
委員	増永慎一郎
委員	高島和男
委員	大平雄一
委員	中村亮彦
委員	池永幸生
委員	島田稔
委員	南部隼平
委員	堤泰之

欠席委員(なし)

委員外議員(なし)

説明のため出席した者

企画振興部

部長 高橋太朗

交通政策・統計局長 清田克弘

交通政策課長 坂本弘道

審議員兼交通政策課空港

アクセス整備推進室長 清塘文夫

土木部

部長 亀崎直隆

道路都市局長 宮島哲哉

道路整備課長 森 裕

都市計画課長 山内桂王

警察本部

交通部長 西村博

交通規制課長 堤 信二

事務局職員出席者

政務調査課課長補佐 松本泰明

政務調査課主幹 近藤隆志

午前9時58分開議

○橋口海平委員長 皆さん、おはようございます。

それでは、ただいまから第20回高速交通ネットワーク整備推進特別委員会を開会いたします。

まず、本日の委員会に2名の傍聴の申出がありましたので、これを認めることとしました。

次に、本委員会はインターネット中継が行われます。委員並びに執行部におかれましては、発言内容が聞き取りやすいよう、発言の際にはマイクに向かって明瞭に発言していただきますようよろしくお願いいたします。

それでは、付託事件の審査に入ります。

まず、高橋企画振興部長から総括説明をお願いします。

○高橋企画振興部長 座ったまま失礼いたします。

委員会開会に当たりまして、本委員会の付託案件の概要について御説明申し上げます。

まず、幹線道路ネットワークの整備につきましては、熊本天草幹線道路の天草未来大橋を含む本渡道路が2月25日に開通いたしました。

た。

本渡道路の開通は、90分構想の実現に向けた大きな一歩となります。交通渋滞の緩和や災害時の代替路確保など、地域の皆様の安全、安心な暮らしの実現とともに、天草地域のさらなる発展につながるものと考えております。

引き続き、2月4日に着工した大矢野道路の工事を本格化させるなど、切れ目ない整備に取り組んでまいります。

また、2月5日には、国道3号植木バイパスの一部区間が開通し、併せて熊本北バイパスの4車線化が完成いたしました。

さらに、有明海沿岸道路の荒尾道路においては、昨日、国の社会資本整備審議会九州地方小委員会が開催され、来年度事業化に向けた新規事業採択時評価の進められるなど、県内の幹線道路整備は大きく前進しています。幹線道路の整備に御尽力いただいております委員の皆様、改めて御礼申し上げます。

今後も引き続き、幹線道路ネットワークの早期整備に向けて、しっかりと取り組んでまいります。

次に、阿蘇くまもと空港と空港アクセス鉄道についてでございます。

今月23日に、熊本地震からの創造的復興のシンボルである阿蘇くまもと空港の新旅客ターミナルビルが開業いたします。

1月の経済界と連携した知事や溝口議長等による台湾訪問をきっかけに、この新ビル開業に合わせてチャイナエアラインのチャーター便運航も決定いたしました。

チャーター便については、熊本発、台湾発ともに満席に近い予約が入っていると伺っており、このいい流れを熊本—台北線の定期便化につなげていけるよう、今後も台湾への送客、台湾からの誘客の双方の需要創出に積極的に取り組んでまいります。

また、空港アクセス鉄道についても、事業

化に向けて、ルート of 深度化調査や環境アセスメントに向けた取組を進めてまいります。

併せて、前回の委員会でも御議論いただいております県民総合運動公園の渋滞対策についても、実証事業などを通じて改善に取り組んでまいります。

以上、概要を御説明いたしました。詳しくは担当課長から御説明申し上げます。御審議のほどよろしくお願ひいたします。

○橋口海平委員長 それでは、事業概要等の説明を求めた後、一括して質疑を受けたいと思います。

効率よく進めるため、説明は、着座のまま簡潔にお願いします。

それでは、説明をお願いします。

森道路整備課長。

○森道路整備課長 道路整備課でございます。よろしくお願ひいたします。

お手元の本委員会の資料につきましては、全体で59ページとなっております。変更した箇所を中心に簡潔に説明させていただきます。

なお、変更部分につきましては、資料にアンダーラインを引いております。よろしくお願ひいたします。

それでは、資料の13ページをお願いします。

中九州横断道路についてでございます。

現状の欄をお願いします。

2つ目の丸の4ポツ目ですが、大津熊本道路のうち合志から熊本間につきまして、2月3日に都市計画事業の承認がなされ、今後、用地買収を本格化されると伺っています。

県としましても、整備の加速化を図るため、合志インターチェンジから西合志インターチェンジ間の約3.6キロメートルにおいて、用地の代行買収を行う方向で調整しており、必要な予算を今定例会に提案しております。

引き続き、大津熊本道路の整備促進を国に求めてまいります。

14ページをお願いします。

熊本環状道路についてでございます。

現状の欄をお願いします。

2つ目の丸の3ポツ目及び3つ目の丸の2ポツ目ですが、2月5日に、国道3号植木バイパスのうち3工区の一部区間が開通するとともに、熊本北バイパスの4車線化が完成しました。

本道路の開通は、熊本都市圏の交通渋滞緩和や県民の安心、安全につながるものであり、引き続き植木バイパス3工区の事業促進と1工区の事業化を国に求めてまいります。

15ページをお願いいたします。

熊本天草幹線道路についてでございます。

現状の欄をお願いします。

2つ目の丸の2ポツ目ですが、大矢野道路につきましては、2月4日に上天草市大矢野総合体育館において着工式を開催しました。

今後、新大矢野トンネルをはじめとする工事を本格化させてまいります。

5ポツ目ですが、本渡道路につきましては、企画振興部長からも説明がありまして、令和5年2月25日に開通しました。早速、これまで朝夕の通勤通学時間帯に発生していた交通渋滞が緩和されるなどの効果が現れています。

今後とも、熊本天草幹線道路の一日も早い全線開通に向け、しっかりと取り組んでまいります。

16ページをお願いします。

有明海沿岸道路についてでございます。

現状の欄の5ポツ目になりますが、有明海沿岸道路の県内区間の検討を進めるにあたり、国、県、熊本市が連携し、機動的な連絡調整を図ることを目的とした第2回の熊本県有明海沿岸道路連絡調整会議を2月22日に開催しました。

会議では、熊本市から荒尾市をつなぐ高規

格道路の必要性を確認するとともに、荒尾北インターチェンジから荒尾南インターチェンジは優先的に国が整備を行うこと、荒尾南インターチェンジ以南については、引き続き国、県で役割分担の検討を行うこと、長洲町から玉名市区間については、国と県で概略ルート等の検討を行うこと、玉名市から熊本市区間については、国、県、熊本市で周辺の幹線道路計画との機能分担の検討を行うことについて確認しました。

最下段になりますが、連絡調整会議の議論を踏まえ、2月28日に国において、荒尾北インターチェンジから荒尾南インターチェンジ間を荒尾道路として来年度の事業化に向けた新規事業採択時評価の手續に着手されております。

なお、企画振興部長からも説明がありましたが、昨日、手續の一環である国の社会資本整備審議会道路分科会の九州地方小委員会が開催されており、今後、本省の事業評価部会での審議が予定されております。

今後の取組の欄をお願いいたします。

2つ目の丸の2ポツ目ですが、現在新規事業採択時評価の手續に着手している荒尾道路につきましては、早期事業着手を国に求めてまいります。

以下の取組につきましては、先ほど御説明しました連絡調整会議で確認した内容を踏まえ、早期整備に向けて取り組んでまいります。

18ページをお願いいたします。

熊本都市圏の新たな高規格道路です。

現状の欄ですが、19ページをお願いします。

1つ目の丸の3ポツ目になりますが、機運醸成等の取組としまして、12月24日に、新市街アーケードにおいて、10分・20分構想に関するオープンハウスを実施しました。

4ポツ目になりますが、1月26日に、知事、大西熊本市長、経済界により、熊本都市

圏3連絡道路建設促進協議会として初めてとなる要望活動を行い、国への強力な支援を訴えてまいりました。

今後の取組の欄をお願いします。

1ポツ目になりますが、計画の具体化に向けた取組をさらに加速させるため、来年度、住民参加型の道路計画検討に着手する予定としており、必要な予算を今定例会に提案しております。

引き続き、熊本都市圏の新たな高規格道路の早期整備に向け、スピード感を持って取り組んでまいります。

21ページをお願いいたします。

(3)の建設促進活動です。

各路線の要望活動を記載しております。

12月の本委員会後からの主な活動内容について御説明します。

まず初めに、①の九州中央自動車道です。

22ページをお願いいたします。

アンダーラインの1つ目ですが、1月26日に、宮崎県宮崎市において、九州中央3県議員連盟の総会が開催されました。総会には執行部も同席させていただき、参加いただきました議員の皆様には大変お世話になりました。

アンダーラインの2つ目ですが、1月30日に、期成会、沿線協議会、民間協議会により、熊本河川国道事務所に対して提言活動を行っております。

アンダーラインの3つ目ですが、2月2日から3日にかけて、熊本、宮崎両県の期成会、沿線議会期成会、民間協議会合同により、九州地方整備局及び国土交通省、財務省、県選出国會議員に対して提言活動を行っております。

23ページをお願いします。

続きまして、③の中九州横断道路です。

24ページをお願いいたします。

アンダーラインの1つ目ですが、1月16日に、熊本県側期成会の会長である合志市長の

ほか、沿線首長により、熊本河川国道事務所に対して要望活動を行っております。

アンダーラインの2つ目の九州中央3県議員連盟の総会につきましては、先ほど御説明しました九州中央自動車道と同じになります。

25ページをお願いいたします。

⑤の有明海沿岸道路です。

アンダーラインの部分ですが、2月27日に、有明海沿岸インフラ整備3県議連により、九州地方整備局に対して要望書が提出されております。

続きまして、⑥の熊本都市圏3連絡道路です。

アンダーラインの部分ですが、先ほど申し上げたとおり、1月26日に建設促進協議会による要望活動を行いました。

今後も、委員の皆様のお力添えをいただきながら、予算の獲得、各路線の整備促進に向けて取り組んでまいりますので、よろしくをお願いいたします。

道路整備課は以上でございます。

○坂本交通政策課長 交通政策課でございます。

資料27ページをお願いいたします。

航空路線の利用促進について御説明いたします。

まず、旅客数の状況でございますが、国際線について、令和2年3月11日以降、全路線運休しておりましたが、今年の1月5日からティーウェイ航空のソウル便が運航を再開しております。

おめくりいただきまして、28ページをお願いいたします。

月別の旅客数、定期便の運航状況を記載しております。

1月分からようやく国際線の旅客数が入った形となっております。

29ページをお願いいたします。

国内線につきまして、現在、8路線、1日40便就航しております、1月までの利用率は、東京・羽田線で約60%、大阪・伊丹線で約55%という状況でございます。

おめくりをいただきまして、32ページをお願いいたします。

国際線の状況につきまして、路線ごとについて、まずソウル線から御説明をいたします。

中段の一番最後の丸でございますが、ティーウェイ航空の韓国・仁川線につきまして、3月1日から、週7便、いわゆるデーリー運航を開始しております。

なお、復便してから2月末までの利用率は、1月が74.3%、2月が85.3%ということで、好調な状況を継続しておるところでございます。

続きまして、台湾線でございます。

最下段でございますけれども、部長の挨拶でもありましたとおり、台湾でのトップセールスの成果として、3月23日、新ビル開業に合わせて、チャイナエアラインのチャーター便運航が決定をいたしております。

おかげさまをもちまして、旅行会社からは、イン、アウトともほぼ席は埋まった状況とのお話を聞いております。

33ページの一番上の丸でございますが、今年の2月には、改めてチャイナエアラインの台北支店を訪問し、台北線の新規就航、それから併せまして高雄市政府を訪問いたしまして、高雄便の復便に向けた協議を実施いたしております。

続いて、香港線でございます。

香港線の欄、最後の丸でございますが、2月に香港の香港エクスプレス本社、それから現地旅行社を訪問いたしまして、復便に向けた協議を実施している状況でございます。

今後の取組につきまして、引き続き、熊本国際空港株式会社と連携しながら、既存路線早期運航再開、そして熊本―台北線の新規就

航を目指して、課題としても挙げられておりますアウトバウンドの利用促進にも取り組んでまいります。

また、高雄線、そして香港線についても、復便に向けた協議を継続し、早期の復便を目指してまいります。

続きまして、34ページをお願いいたします。

航空物流機能の状況につきまして、今後の取組といたしまして、最下段でございますが、今年度、調査研究事業、今取りまとめを行っており、進めておりますが、それを踏まえまして、空港運営会社と協力しながら、来年度は貨物輸送の実証事業に取り組むための当初予算をお願いしております。早期の国際航空貨物の輸送実現を目指してまいります。

続きまして、空港運営の民間委託にしましては、36ページをお願いいたします。

今後の取組の2番目でございますが、新ターミナルビルについて、会社と連携しながら、県内外にPRするために、既に開始をしておりますが、テレビCMをはじめ、いろいろなプロモーションを展開してまいります。

少し飛びまして、40ページをお願いいたします。

関連いたしまして、3月19日日曜日でございますが、記念式典、それからレセプション、そして23日のオープン初日には、早朝からテープカットセレモニーを予定されているところでございます。

続きまして、41ページから、空港アクセス改善のアクセス鉄道の整備についてでございます。

一番下の丸でございますが、昨年12月議会において、知事が肥後大津ルートとすることを表明させていただきました。

おめくりをいただきまして、43ページの欄で今後の取組を記載しております。

第6回の空港アクセス検討委員会、これを年度内に開催いたしまして、基本的には、こ

れまでのルート決定に至る経過説明、それから今後のスケジュール等についての御報告的な会を予定しております。

2つ目の丸でございますが、鉄道事業許可に向けたルートの詳細な調査等を実施いたします。具体的には、概略設計に向けた事前調査、環境アセスメント、地形測量等に取り組んでまいります。

おめくりをいただきまして、44ページをお願いいたします。

今年度の主な取組状況といたしまして、昨年12月県議会におきまして、空港アクセス鉄道の早期実現に関する決議を可決いただいております。決議を踏まえまして、早期整備に向けて全力で取り組んでまいります。

お手元には、新たに作成した空港アクセス鉄道のパンフレットもお配りをいたしております。

以下のページにつきましては、前回委員会から大きな変更はございません。

交通政策課からは以上となります。

○橋口海平委員長 はい、ありがとうございます。

県民総合運動公園の渋滞対策に関する事項を除き、執行部からの説明が終わりましたので、これまでの説明内容についての質疑に入ります。

何かございませんか。

○前川収委員 交通ネットワーク、特に道路関係、それから空港アクセスまで御説明をいただきました。

今、全体的な御説明を聞きながら、熊本市内から延びていく様々な道路ネットワークについては、中九州横断道路についても、かなりの進捗、計画ですけれども進捗をしているし、それから地方道についても、県境までかなりの進捗で、工事はまだ続くわけですけれども、進んでいるという感触を持っておりま

す。

それから、南九州西回りについても、ほぼ順調にいつているから、後は天草道路とそれから湾岸道路が、まあネットワークとしてはこれからしっかりやっていかなければならない、緒には就いてはいますけれどもという印象を持っております。

その中で、以前からこれはずっと言われ続けている話でありますけれども、2つありまして、1つは、TSMCが進出してくる状況の中で、今でもかなり厳しい渋滞があるということが前提であります。

周辺のネットワーク、周辺の道路整備もしっかりやっていただけだと思いますが、計画されていると思いますけれども、最終的には中九州横断道路の早期整備が進み、そちらのほうに車を流していくということをやらない限り、まあそれでも厳しいかもしれませんが、抜本的な渋滞解消にはならないと思っています。

そこでありますが、TSMCはもう来年の12月から本格稼働をするということだと思いますので、そこまでに開通が間に合わないことは誰でも分かっていますが、少なくとも大津のインターチェンジぐらいまで、どのぐらいの感覚で整備したいと、開通できるようにしたいと。これは、やっぱり目標を持たないと人間は動きませんよ、人はね。それはできないかもしれないけれども、目標として、どのぐらいまでには大津のインターチェンジまで、もしくは合志でもいいけれども、開通させて、その効果を出したいというふうに思っているのかが1つ。それと、同じような話ですけれども、さっき言いましたように、都市圏から出発して行くいろんなネットワークが、最終的には熊本市内で全部止まってしまう。熊本市が、さっき説明いただいておりますように、10分・20分構想、もしくはほかのやり方もありましたね。都市圏連絡道路ですかね。3連絡道路か。まあ、10

分・20分構想を3連絡道路と言っているのでしょうけれども、どっちがどっちか分かりませんけれども、どっちでもいいですよ。中身は同じでしょうから。都市圏3連絡道路ですね。これについても、やっぱり目標は示さないと、まだ手法も決まってないということかもしれません、これまで私はずっと、議論ばかりやって、いろんな検討もやってきたと、しかし、ずっと検討で止まってしまって、最終的には出来上がってなかったから今の現状があるのではないかということをおもひながら議論してきた。それは、県議会の責任も当然あるというふうに思っています。決める責任というものを誰も負わなかったということで、議論だけやってきたと。でも、もう決めないと次のステップに行かないということは、もう随分何回もこの場所でもお話をさせていただいた。

ですから、この3連絡道路については、まだすぐにいつまでに造りたいというのは言えないかもしれません、手法は決まってないのでも、やっぱり目標ぐらいいは言わないと駄目だと思っていて、例えば、今後、この間質問でもあっていましたね、1キロ造るのに1年だと、10キロで10年という話が。うまくいくとすれば、あと10年後には開通させたいとかね。そんな話を今ここで言えとは言いませんけれども、少しずつやっぱり造っていかないと、多分議論のままで終わってしまうというのがまだ可能性としてあるというふうに私は思っておりますので、ぜひそのことは言っておきたいと思っております。

それから、鉄道、空港ライナーも同じですね。14年とおっしゃっていたかな、前。そこは、あと何年でできるのか。何かで見た、これは見たのか私が勝手に考えているのか分かりませんが、そのことも3つ踏まえて御答弁いただければと思います。

○森道路整備課長 まず、中九州横断道路で

ございますが、委員がおっしゃいましたように、現在、国のほうで新規事業化、また、計画段階評価と全線にわたって取り組んでいただいているところでございます。

現在の状況は、大津熊本道路につきましては、先ほど御説明しましたように、県としても用地買収の協力を行っていく予定です。合志市さんも協力をされるという情報も聞いておりますので、まず用地買収をしっかりやっていきたいと思っております。

それと計画論で言いますと、やはりまだ計画段階評価で終わっております大津一大津西間、それと、今やっております熊本北一下硯川間を早く事業化していただき、それを踏まえて、いつ頃までに県としては開通を目指すのかという御質問だったと思います。

ちなみに、大津熊本道路の合志一熊本間が、大体事業費が530億、それと大津熊本の大津西一合志が310億という事業費が示されており、熊本北一下硯川間も400億から550億ぐらいと示されております。

そういうことで、まず用地買収を進めるということと、事業費が大体示されておりますので、そこにどれだけ国が集中投資をしていただけるかというところが、いかに早く整備していただけるかというところかなと思っておりますので、県としましても、この事業をまず事業化していただき、事業費の投入を国にしっかり要求して、早期事業化につなげていきたいと思っております。結構莫大な事業費なので、毎年それなりの事業費をつけていただくようにしっかり要望してまいります。

具体的に何年とは言えないのですけれども、この事業費を見ていただくと、どれぐらい金を入れると進んでいくのかというのが見えてくるかなと思っております。すみません。

それと、都市圏道路につきましては、先ほど質問の中でも、1年1キロというようなお話がありました。それは、福岡、広島の事例をもっておっしゃったと思います。



県としましても、国、県、市でしっかりルート等も含めて検討しております。以前、知事も答弁で述べましたけれども、都市計画手続等をしっかり示して、その中でいつ頃というのを示していく必要がございますので、都市計画手続や環境影響評価など早めに着手して、それで示していくということが大事だと思いますので、まず都市計画手続等に早期に着手していけるようにしっかり頑張っていきたいと思っておりますので、明確な答えにはなりません、よろしく願いいたします。

○坂本交通政策課長 アクセス鉄道についてでございます。

アクセス鉄道につきましては、現時点では、準備期間で、準備期間というのは、着工までの期間を4年、そして用地取得も含めた整備を8年、合計12年という目途を最速でということを立てておりまして、令和でいきますと、16年度を目指して頑張るということでございます。

まずは、とにかく準備期間の中で鉄道事業としての許可を受ける必要がございますので、それに向けた設計、それから法的手続、アセスメント、都市計画も含めた、そういったものを、もう既に着手を始めておりますけれども、4年間の準備期間で間に合うように全力で取り組んでまいります。

以上でございます。

○前川収委員 今のように、あと何年でずと言ってもらえるのが、我々は現実的に先が見えてとてもありがたいというふうに思っています。

もちろん、これは目標ですから、それを目指していかれるし、少し早くなってももちろん構いませんし、多少遅れても仕方ないかなとは思いますが、あくまでやっぱり県民の皆さん方に、ここまですべて開通を目指しますよということをお示しするのは、とても行政とし

てはプレッシャーでしょうけれども、我々から見れば、現実的な話としてよく分かると思っております。

そこでありますが、中九州とかもですけれども、結局何年かかるかというのは、その手法によって変わると思っています、つまり、予算の話がありました。いわゆる有料道路でやるのか、もしくは普通に、今までの計画のように普通の無料の道路でやるのか、それだけでも財源論がかなり変わってきて、財源がかかるからという部分においては、その手法で進捗が変わってくるというふうに思います。

多分、福岡と広島の場合は、もちろん有料道路方式での都市計画道路だったと思いますが、その部分がいつ決められるのかなということもよくまだ分かっていません。中九州もまだ、決まったのか、決まってないのか、決まっているのですかね、あれは。いつ決まったか分かりませんが、4車線化という話は聞いていますし、当然、用地交渉は、そもそも4車線分を買うという話は聞いていました。その整備の手法は、今どういう状況ですか。

○森道路整備課長 まず、中九州横断道路が無料か有料かということでございますが、大津熊本道路につきましては、新規事業採択時に、熊本環状連絡道路も含め、有料道路事業の活用について、今後検討を行うと国から示されております。

県としましても、早期整備のためには、有料道路制度の活用も有効な手段の一つであると考えております。また、国は方向性を示しておりますので、そこはしっかり国と協議してまいりたいと思っております。

○前川収委員 ぜひそういうところも、国のほうからは検討するという事はもう示していただいているのだと思いますから、県民の

皆さん方にその御理解をいただかなければいけない。なぜそうなのかという話が、早期整備が必要だという前提の中で考えれば、そちらのほうが早く整備できる手法ですということ、これは一つの大きな要因だと思います。

それから、無料と有料の違いでいけば、これは私が勝手に言っているのですけども、もし無料にしてしまえば、みんな下を走っている人たちが全部そこの上の車線に乗ってきて、結果としてそこがまた渋滞してしまうというようなことになるのではないかという話なんかも、私はそんな話もしておりますけれども、そういったものも含めて少しずつもう発信していってもらいたいなと思いますし、ぜひ、土木部長、国が主導でやる事業について、県が、何というか、いつまでに完成をということを示すのはおこがましいのかもしれませんが、使うのは我々県民でありますからね。県の目標として、国にお願いしていく前提の中で、県としてはいついつまでに完成をさせていただきたいと、我々も協力するという、そういうアピールぐらいはあってもいいと思います、いかがですか。

○亀崎土木部長 まさに委員がおっしゃるとおりでございます。

我々は、これは一刻の猶予もないというふうに、退路を断って次のステップへ行くというつもりであります。

そのような中で、やはりこの事業は県だけでできるものではございませんし、県と熊本市でしっかりスクラムを組んで、その中で国の技術的な支援や有料道路などの制度的な面、また、お金の面での支援も必要ですし、そのことについて、国、県、市で、共有しています。

そのことについて、将来を見据えながら、お互いに目標に向かって前に進むことが大切だと思っており、私が直接指示を出しながら前に進めております。

また、委員がおっしゃいましたように、目標を県民の皆さんに示すのが一番であり、私もそれをやりたいと思っています。そういう中で、第一歩と思っているのが、住民参加型の道路計画検討を進めるということです。いつまで検討ばかりしているのかと言われてしまいましたけれども、やっと皆さんにお話ができ、資料を出すことができるというステップに入ることができました。

そういう私たちの気持ちも込めたところで、説明会であったり、県民の皆さんとお話しする機会には、皆さんのお気持ちもいろいろ酌み取りながら進めていこうと思っております。少なくとも、この事業は、これまでにないスピード感を持ってやらねばならないというふうに思っております。

以上です。

○前川収委員 よろしく申し上げます。

○城下広作委員 19ページの3連絡道路の10分20分の件について、今土木部長が住民参加型という話をされたのですね、この住民参加型というのは、どこまで住民の意見を聴く形で参考にしていくのか。特に、10分・20分構想の。この辺のこのルートなんか、専門性があるって、ある意味では一番効率がよく、ある意味ではいい形で決まるものだと思うのですよ。これが、住民参加型で幅広く意見を聴くと、これは逆に言うと時間もかかるという、無視するという話じゃないですよ。この辺は技術的なことで、まあ10分を実現するためには、どこが一番いいルートで、一番費用対効果がある、お金がかからなくてというようなことがあって、ある意味ではこの技術的な観点が非常に重要になって、それがスピード感につながるのではないかというのも一方であると思うのですよ。

ここで、住民参加型というのは、何を住民の方たちを参考にしながら事業に反映してい

こうとするのか、そこをもう少し掘り下げて教えてください。

○森道路整備課長 委員がおっしゃいましたルート等につきましては、概略設計において、国の技術支援もいただきながら、県と市で様々なルートを検討しているところでございます。

そのような検討をしながら、どういう課題があるのか、国、県、市である程度頭に置きながら、住民の方に情報提供をし、意見を伺いたいと考えています。ただ、何もない中で意見を伺うというよりも、ある程度、国がやられている計画段階評価を参考にしながら、ある程度ルート帯等も示しながら意見を聴いていくというようなやり方になるのかと思っております。

○城下広作委員 今その話を聞いて少し安心しましたが、やはりルートとかというのは、高い技術の専門性を持って道路というのはある程度示されて、それによって住民が理解をしていくようにしないと、現場から意見を聴くと、それは多種多様な意見があって、なかなかルートすら今度は決まらないという逆のパターンにもある意味ありますからね。その辺りのことをよく、だから、ある意味では英知を絞った形、その中で一番いいコース、そして費用対効果も望める、そして先ほど前川委員が言われたような形で、ではこれが今度は無料か有料かと、このことによってまた時間軸が変わるよとか、こういうような話を住民に説明することによって、ではこれは協力しましょうとかというのが進化してくると思うのですね。

この辺りのことはよくやっぱり理解していただくような形で、今後しっかりと情報を発信していくというふうに要望しておきたいと思えます。よろしく願いいたします。

○鎌田聡委員 今の都市圏の道路の関係ですね。連絡道路関係は、今お話がありましたように、やはりスピード感とかそういったものも必要ですけれども、また、この費用面もかなりかかってくる問題でもありますし、そしてまた、住民の環境面も含めた問題もあるわけでございますから、以前も申し上げましたけれども、やはり新たに全てを造ってしまうという発想だけではなくて、今建設中とか、ある環状道路も含めたところでつないでいく、それで足りない部分をまた造っていくと、こういう発想も必要だろうと思えますけれども、その辺もちょっと検討には入っているのでしょうか。

○森道路整備課長 委員がおっしゃられた視点は非常に大事だと思っておりますし、今行っている、また、計画がある道路とどう結びつけるのか、高規格道路のほうにどれだけ車が乗ってくるか、また、渋滞にどれだけ効果があるかというところに関連してきますので、計画中の道路事業等をしっかり踏まえた上での概略検討をしているところでございます。

○鎌田聡委員 やっぱり、先ほどからありましたよね、1キロ1年ですか、そういったことを考えると、かなり長い作業になってきますから、やっぱり既存の道路、建設中の道路、こういったものもうまく活用しながらやっていくことによってやっぱり少しでも早く実現していくことだろうと思えますので、ぜひその点はよろしく願いしたいと思えます。

それともう1点、空港アクセス鉄道の関係ですけれども、42ページ、43ページで、先ほど御説明もいただきましたけれども、要は、42ページのこの表ですね。肥後大津ルートを進めるということでもありますけれども、現行補助制度ではやっぱり黒字転換しないわけな

のですね。ですから、国がやっぱり18%じゃなくて、3分の1出さないと、36年で、概算費用でも36年かかるといふことでありますけれども、それがなければこれは鉄道事業認可が下りないのですよね。それをちょっと確認です。

○坂本交通政策課長 鉄道事業認可につきましては、あくまでもその認可時点での事業費だったり、あるいはその需要予測、それと収支採算性というところで見っていきますので、当然、委員がおっしゃった財源の部分も含めて、鉄道事業許可の議論の中で判断はされることにはなります。

ただ、いずれにしましても、我々としては、そこの事業費の部分、それから今、先日の秋の要望の中でも大臣からもお話をいただきました、国交省挙げて、鉄道局のみならず、航空局も挙げて工夫をしていこうというお話を踏まえて、今具体的に航空局等にもお話に行って御助言をいただいている状況でございますので、そこを含めて、事業費の部分、それから需要予測も含めてこれからしっかりとしたものを出していくと、そして事業認可をいただくと、早期にいただくという覚悟で進めてまいります。

以上でございます。

○鎌田聡委員 要は、現行補助制度では、もうどれだけ詳細な事業費が出たり、需要予測が出ても厳しいのですよね。

○坂本交通政策課長 現状の事業費と需要予測でいきますと、現行補助制度では40年内の黒字化はできないと。だから、それをクリアできるように、今後あらゆる工夫を、工夫と申しますか、努力をしていくということでございます。

○鎌田聡委員 まあ、あらゆる努力は、やっ

ぱり国からの財源というか、3分の1負担をしてもらわなければ、これは詳細設計に入りますと、多分事業費が膨らむだろうと思えますし、需要予測も、非常にきちんと見ていけば、なかなかこれは1日4,900人というのは厳しいのではないかなと思っておりますけれども、まあまあ、その辺はこれからですね。これまでもやってこられたと思えますけれども、要は、やっぱりしっかりと県民の負担を少しでも軽減をしていく、財政面でも努力をしていただくことが重要だろうと思えますし、その前提となるのはやっぱりその努力と、県民にそういう状況でありながらも必要だということをしつかりと伝えていくことが大事だと思いますけれども、なかなかまだそこまで至ってないなと思えますから、またこのことについては、引き続きまた議論をさせていただきたいと思えますので。

いずれにしましても、これから詳細設計とか環境アセス、そしてまた、いろんな調査がありますので、そういう面についても非常にいろんな課題が出てくるだろうと思っておりますので、まあ拙速じゃなくて、いろんな問題について、丁寧に県民の皆さん方にお話をしていくということもしつかりと、行け行けどんどんじゃなくて、進めていただきたいと思います。その辺はきちんとやられているのですよね。

○坂本交通政策課長 県民にとって、あるいは当然熊本県にとって必要な事業であるということ、しっかりとアピールしてまいりたいと思えます。

以上です。

○前川収委員 ちょっと関連でいいですか。

今鎌田先生からお話があったやつって、前も1回私はこの委員会で聞いたことがあると思えますが、国が補助率として3分の1を補助しなければこの事業はできないがごときお

話がありますけれども、そうではないでしょうという確認を私はさせていただいて、そうではありませんという答えをいただいたと思っています。

つまり、これはあくまで目標として目指しているのであって、補助率で3分の1という概念ではなくても、県が負担してでも、極端な話で言えば、そんなことはできないと思いますけれども、するべきではないとは思いますが、3分の2県が負担しますと言えば事業認可は下りるのですよ、これは。そうだと確認しておりますので、その確認が1つ。

それと、3分の1という補助率ではなかなか難しくても、今おっしゃったように、国が事業としてお金を出すと、補助じゃなくてね。事業としてお金を出すという部分も、今一生懸命取り組んでいただいているというその説明がなかなかうまく伝わってないので、誤解を招くといけないので、そのことを、部長、もう一回確認させてください。

○高橋企画振興部長 まず、1つ目の御質問でありますけれども、全体の事業費がありまして、国から3分の1をいただけたらいいなと、で、県が3分の1を負担しましょうと、3分の1をJRからいただきましょうということで計画をしていて、そうすると、この表にありますように、36年で採算性が取れるだろうという試算でございます。

左側のほうの現行補助制度というのは、JR 3分の1、県が3分の1負担して、国は18%しか負担してくれませんので、この差額があると。ここは、いわゆる穴が開いているという状況ですので、鉄道を運行する会社が勝手に借金をしてやるということだとすると黒字転換しないということですね。ここが何らかしらの形として、前川委員おっしゃったように、例えば、仮にということですけども、そこは県が突っ込もうと、県が補助しよ

うということになれば、当然それは成り立ちますので、ここで言っているのは、たまたまその欠けた分をもう借入金に頼るしかないねというふうにした場合に、黒字転換しないねという御説明であります。ここの差額をどういうふうに埋めていくか。例えば、航空局という別の鉄道局以外のところから何らかしら補助をいただけないかとか、もしかしたらほかの省庁からも何らか御支援をいただけないだろうかというようなことがあって、そこを少しずつ埋めていくことができれば、もしかしたら大分採算性が取れるようになるのではないかという努力をしていこうというふうな考えであります。

○鎌田聡委員 ちょっといいですか、確認で。

鉄道事業認可は下りるのですか、そのやり方でも。

○高橋企画振興部長 結果的に何らかしらの御支援をいただいた上で、収支が40年以内で回るということであれば下りるということでもあります。

○鎌田聡委員 40年以内で回れば、県が余計出しても。

○高橋企画振興部長 おっしゃるとおりで、何らかしら最後のところ、これは決めたわけでは全然ありませんけれども、追加でも県がもし出すと、そこは埋めるのだということになれば、それは認可は下りるということでもあります。

○高島和男委員 アクセス鉄道についてお尋ねでございます。

先ほど課長のほうから需要予測という言葉が出ました。私どもも、この場でもいろいろ議論がなされましたけれども、なかなかやっ

ぱり県民といいますか、説明する中で、いや、できてもというような話はやっぱり少なからずあるのですね。

私は、そういうときに説明するのは、じゃあ皆さん方が羽田に着いて、都心までどうやって行かれますかと聞くと、モノレールに乗ったり、あるいは京急に乗ったりと、それと同じなのですよという話をするのですね。

で、需要予測というのは、あくまでも、県民はもちろん取りやすいでしょうけれども、私は、県にお見えになった方がどれだけ使われるのかということも大事な視点だと思うので、そこら辺はどういうふうな調査というか、される御予定なのでしょうか。

○坂本交通政策課長 委員御指摘のとおり、需要予測については、そういう来られる方がどう動くかということも、これも基本的には鉄道事業の需要予測の中で、いろんなパターンに応じた積算というのがありますので、特に空港に来られる方、そういった部分、まあそこをとにかく積み上げるようになれば、いっぱい来るようになれば、当然、鉄道に乗られる方も増えるということで、そういった部分をまた今後の、空港の新ターミナルビルが開きますので、そういったところの状況の変化を見ながらきっちり積み上げていくという作業になります。

○高島和男委員 繰り返しになりますけれども、県民に対しての利用が増えていくというのはもちろんですけれども、このアクセス鉄道は、県民以外の皆さん方にとっても非常にやっぱり有効な施策だということを、ぜひ県民にまたお知らせいただきたい。それが熊本県の浮揚につながるのだということを、ぜひもう少しやっぱりPRする必要があるかと思っておりますので、その点、よろしく願いいたします。

○坂本交通政策課長 はい、分かりました。精いっぱいそこを努めてまいります。

○藤川隆夫委員 委員長、いいですか。

航空の貨物の件についてちょっとお尋ねします。

23日に新しいビルがオープンし、人の流れに関しては、今、定期便、チャーター便という形で今動きが始まっています。そういう中で、もう一つの柱が、恐らくこの物流貨物が一つの柱になってくると思います。

その中で、この実証事業を行うことになっておりますけれども、具体的にどういう形でやられるのか、もう既に決まっていれば教えていただきたいと思っております。

○坂本交通政策課長 まだきちっと決まっているわけではございませんが、我々の想定としては、当然、台北という部分をにらんでおりますので、できればチャイナエアラインの台北線の中で来年度実証事業、基本的にカーゴで、お腹で運ぶという形にはなると思いますが、そういった形で取り組むように、今航空会社とも協議を進めている状況でございます。

○藤川隆夫委員 今の話でいくと、台北便という話で今おっしゃいましたけれども、当然、これは香港便の話も出てくるでしょうし、また、国内のほかのところに運ぶに当たっても、やっぱりこれを使っていく必要があるかというふうに思っております。特に、熊本県の農産物をどうやって運ぶかという話と半導体の製造ができればどうするかという話が出てくると思いますので、この部分はしっかり取り組んでいただきたいと思っております。

ただ、その前提として、実は、空港の利用時間が前から他県に比べてちょっと短いという問題があり、その件に関しては、今延ばすような形で動かれているというふうに聞いて

おりますけれども、その状況は今どうなっていますか。

○坂本交通政策課長 その件につきまして、まず運用時間の延長につきましては、エアラインの意向、それから地元の空港周辺の住民の皆様方、その2点が大事ですので、今コロナでどうしても区長さんたちとの会議が、少し関係が遠のいておりましたので、今年度は、重点的に空港運営会社とともに区長さんたちを回るような取組を始めております。そういった中で、御説明の機会というのを、今後必要に応じて設けていきたいと思っております。

また、航空会社についても、引き続き需要をコミュニケーションを取りながら把握していきたいと考えております。

○藤川隆夫委員 この住民への理解促進というのは極めて大事だろうと思っておりますので、それをぜひ、コロナでできなかったという話でありますので、積極的にやっていたら、ぜひこの空港の利用時間延ばしていかないと、やっぱり難しい側面がいろいろ出てくると思っておりますので、ぜひ取り組んでいただきたいと思っております。よろしくお願ひします。

以上です。

○橋口海平委員長 ほかにございせんか。

○城下広作委員 1個だけ。

天草未来大橋ができて渋滞がなくなったと聞きましたけれども、そうですか。

○森道路整備課長 開通後に調査を各8か所ぐらいでさせていただいておりますけれども、渋滞と言われる、例えば、信号が青になって、さばけず残りが出るような状況はもうございせん。そういう状況のため、住民の方も、瀬戸大橋なのか天草未来大橋なのかちよ

っと迷われている状況なので、最終的にはもう少し落ち着いてくるのかなと思っておりますけれども、次の日でも渋滞はなかったという報告を受けているところでございます。

○城下広作委員 道路ができると解決もするというPRをしといてください。

以上です。

○橋口海平委員長 ほかに質疑はありませんか。

○高木健次委員 中九州道路関係なのですけれども、TSMCから出てくるあの場所ですよ。あの前の県道は、大津植木線の県道になるのですけれども、前回の質問でも、あのTSMCの前の道路は、非常にやっぱり工場の入口ということで、今現在1車線ですよ、片側。それでも、相当渋滞している。それだけ関連企業が来て、2車線化にしても、また渋滞するようなことになれば、とてもじゃないけど、TSMCの会社の前の道路は、まあ質問で多車線化という言葉も出てきましたけれども、多車線化というのが、片側3車線なのか4車線なのか、その辺がある程度しっかり計画を立てていってもらわないと、後でまた追加とかなると、ちょっと間に合わないのではないのかなという思いもするのですよ。

その辺について、あの工場の周辺、前の道路、これは非常に重要な問題だろうと思うのですけれども、その辺についてはいかがお考えですか。

○森道路整備課長 委員がおっしゃいましたように、概略設計の予算をいただいて、車線数も含めて検討しております。

また、ソニーだったりとか、新たな企業も進出するという状況もございせんので、当然その辺の状況も踏まえて、どれだけの容量が

ある道路が必要なのか、そこは今検討しているところでございますが、委員がおっしゃいましたように、手戻りがないような構造にしたいと考えておりますので、早くお示しできるように、今しっかり頑張っているところでございます。

○高木健次委員 世界でシリコンバレー関係の工場が立地しているところは、非常に道路が目を見張るような、それこそ多車線化で、幾重にも道路が重なっているという状況なのです。台湾もそうでしょうけれども、その辺は早い段階から計画をしていかないと、非常に今その道路関係、用地買収の関係も、本当に二重三重に重なってやっている状況なのです。ですから、その辺はしっかりと頭の中に入れて計画をしていただきたいと思えます。

以上です。

○橋口海平委員長 ほかに質疑はありませんか。

○島田稔委員 2月28日に国が、荒尾道路ですか、有明海沿岸道路、新規事業採択時評価の手續に着手したと。したがって、今、あの連絡路が三池港インターチェンジから競馬場跡地まで工事が着工していますけれども、基本的には競馬場跡地の北インターチェンジ、それから荒尾市荒尾の南インターチェンジ、これも同時着工ということになるのですか。そこら辺をちょっとお尋ねします。

○森道路整備課長 今、新規事業化の評価をされておりますので、仮に新規事業化されましたら、工区としてはもう別々の事業になります。連絡路は連絡路として今までと同様に事業をしていただきますし、荒尾道路は荒尾道路として事業をしっかりとやっていただくということになると思えます。

○島田稔委員 まだ見通しとしては、いつ頃から、大体、過去にそういういろんなケースがあったと思うのですが、令和5年度内に着工ができそうですか。どんなですか。

○森道路整備課長 まだちょっと新規事業化評価中なので分かりませんが、県としましては、来年度新規事業化をお願いしているところでございます。

新規事業化してからは、まず、詳細設計であったり、その後用地買収等が必要になりますので、来年から荒尾道路でいきなり工事というのは難しいのかなと思います。

○島田稔委員 はい、分かりました。ありがとうございます。

○橋口海平委員長 ほかにございませんか。

○池永幸生委員 今新たに新規の空港との路線を考えておられるわけですね、これを見たときに。3月には国際線という形でオープンしますけれども、今の進捗状況をちょっと教えてもらうならば。どこどこを今考えているとか。航空路線。

○坂本交通政策課長 今全力で取り組んでいるのは、熊本—台北線が1つあります。復便につきまして、香港、それから高雄、そして大邱線、ソウルは飛びましたけれども、大邱線、これまで就航しておりましたので、その路線を最優先で取り組んでいる状況でございます。

あと、空港会社の計画の中では、その他17路線ということで中期計画には掲げている状況でございます。

○池永幸生委員 国際線、せっかく国際空港になったのだから、路線をやっぴり増やすこ



とで目標の622万に近づくのではなからうかなと思って。よろしくお願ひしたいと思ひます。

○橋口海平委員長 ほかにございませぬか。

（「ありませぬ」と呼ぶ者あり）

○橋口海平委員長 なければ、次に、その他として、県民総合運動公園の渋滞対策に係る説明をお願ひします。

なお、前回の委員会において、増永委員のほうから、県民総合運動公園の渋滞対策に関して、車での移動を前提とした駐車場ありきの議論だけではなく、道路や公共交通機関なども含め議論もすべきとの御意見をいただいております。

執行部においては、増永委員の発言内容も考慮の上、説明をお願ひします。

○清塘空港アクセス整備推進室長 交通政策課でございませぬ。

恐れ入りますが、別添の県民総合運動公園の渋滞対策に向けた実証と左側に書いてございませぬ資料をお願ひいたします。

県民総合運動公園のアクセス改善につきましては、12月定例会において、運動公園を設置、管理している県が主体的に対応していくことを説明させていただきました。

委員長からもお話がありませぬとおあり、12月の当委員会において御指摘いただいたとおあり、この問題につきましては、単に駐車場の確保ばかりに目を向けるだけではなく、周辺の道路や公共交通機関なども含めたトータルでのアクセス改善にしっかり取り組んでいくべきものだと認識しております。短期的な取組だけに目を配らずに、それらについても調査検討を並行して進めてまいりたいと思ひしております。

その上で、現時点で目の前で課題になっていることへの対応として、短期的にも取り得る対策をできることから実施してまいるとい

う方針でございませぬ。

中段の事業概要のところを御覧ください。

来年度当初予算において、当該対策に係る事業費として、3億400万円を計上してございませぬ。

まず、①でございませぬが、実証実験として、メイン駐車場の臨時退出路や臨時駐車場の設置、交通誘導警備員の配置などを行うとともに、自家用車以外での来場を促す取組やシャトルバスの運行、パーク・アンド・ライドなどを実施してまいります。

次の②でございませぬが、ここはハード面の対応として、シャトルバスのスムーズな乗降のためのバスベイの改修やメイン駐車場からの臨時退出路などの整備を進めます。

最後に、③でございませぬが、これは、前回の委員会などにおいて、この周辺にはやはり抜本的な駐車場の増設をすべきではないかという御意見を数多くいただきました。それを踏まえて、既存の施設設備の活用やソフト面での対応策を並行して最大限行いつつ、駐車場の増設に関する調査検討も行っていきたくと思ひてございませぬ。

ちなみに、ロアッソのホームゲームは、2月26日に開催して、既に2試合行われてございませぬ。そこに対して、今も言いました①に係るソフト対策について、先行して実証実験を実施してございませぬ。

2試合ともに、昨年秋のプレイオフほど観戦者数は多くなかったこともございませぬが、駐車場、パーク・アンド・ライドともに大きな混乱を生じさせずできました。

シャトルバス、パーク・アンド・ライド、自転車など、車で入場される方以外の方が約3割に実証実験に参加していただいた形になりました。

特に、光の森からのシャトルバスとパーク・アンド・ライドを活用した利用者が多くて、利用者の方々にアンケートなどを取ってみると、事前予約で確実に駐車場に止められ

るといふ安心感があるとか、あとは退出するときに特に回避につながってよかったというよな、ポジティブな御意見を結構いただいているところでございます。

結果的に、ロアツの試合があっている際にも、メイン駐車場は100%になりませんでしたので、ロアツ以外の方も常に止められる状態にこの2試合は置かれたというところも高評価だったと思います。

今後、観戦者数の予定が多い場合には、パーク・アンド・ライドの会場を、現在の戸島ふれあい広場だけではなく、違う会場にも追加するとか、そういったいろんな工夫をしていければと考えております。

こういった取組を通じて、こういう大きなイベントのときには、運動公園に自動車を直接乗り入れるのではなく、違う形で行けるといふ、県民の行動変容を促していければなというふうに考えているところです。

一方で、場内駐車場の空き状況を知らせるホームページをやってみたのですが、そこはちょっと混雑が相次いで、少し混雑して見れなくなっていたりだとか、あとは臨時退出路の案内がちょっと不十分で分からない人が多かったとか、そういった注意点も課題も見つかりましたので、そういうのは随時取組を改善していきたいと思っております。

今後も、このような実証実験を通じながら、県民総合運動公園の利用者が少しでも快適に活用できるように対策を行って、今後の渋滞対策とか県の役割とか、そういったものを整理してまいりたいと考えております。

説明は以上でございます。

○橋口海平委員長 県民総合運動公園の渋滞対策に係る説明が終わりましたので、質疑に入ります。何かございませんか。

○前川収委員 いいですか、1つだけ。

基礎知識がなくてすみません。

ロアツのときは何人ぐらいお見えになったのか、それから大渋滞した去年のあのときは何人ぐらいお見えになったのか、そこを教えてください。でないと、なかなか比較が難しいと思います。

○清塘空港アクセス整備推進室長 今回、2試合は、第1試合目が約5,000人で、第2試合目が約4,500人強の方が来られました。昨年大渋滞したときには、1万人ぐらいの観客でございました。

あと一つは、同時にパークドームでほかの何か大会をやったりだとか、そういったやつでかなり影響するところがあるのですが、今回はそこが少なかったところも高評価だったと思いますし、ただ、前回説明しましたとおり、多目的広場を臨時駐車場として設けるというところをやっておりましたけれども、メイン駐車場が満杯になりませんでしたので、そこを使わずに過ごせたというところもございますので、まだ園内の駐車場も余裕があったという状況でございます。

○前川収委員 とはいえ、倍ぐらい一番渋滞したときはお見えになっていらっしゃるわけですから、想定としては、今はこれで十分回るのでしょうけれども、想定としては、1万人を超える観客の皆さんが集まっても大丈夫ですと言われるようなソフト、ハード、しっかり頑張ってください。

以上です。

○橋口海平委員長 ほかにございませんか。

（「ありません」と呼ぶ者あり）

○橋口海平委員長 なければ、これで質疑を終了します。

最後に、その他として何かございませんか。

（「ありません」と呼ぶ者あり）

○橋口海平委員長 次に、付託調査事件の調

査の終了についてお諮りします。

本委員会は、今回をもって付託調査事件の調査を終了し、その任務を終了することとし、熊本県議会会議規則第84条の規定に基づき、その旨議長に報告することに御異議ありませんか。

（「異議なし」と呼ぶ者あり）

○橋口海平委員長 異議なしと認めます。

それでは、本委員会は、今回をもって終了することに決定し、その旨議長に報告することといたします。

それでは、これもちまして本日の委員会を閉会いたします。

午前11時3分閉会

○橋口海平委員長 本日は最後の委員会でありますので、私のほうから一言御挨拶を申し上げます。

この1年間、松村副委員長に御協力をいただきながら本委員会を進めてまいりました。委員の皆様方には、熱心に御審議いただきまして、本当にありがとうございます。

当委員会は、高速交通体系に関する件、熊本都市圏交通に関する件の2件の付託調査事件について御審議を行ってまいりました。

昨年11月には、2年間新型コロナウイルス感染症の影響で見送っておりました委員会視察のほうも行うことができました。本当に、その際にも委員の皆様には御協力いただきまして、大変有意義な調査を行うことができたと思っております。

また、高橋部長、亀崎部長、西村部長をはじめ執行部の皆様方に関しましては、付託調査事件に関するそれぞれの取組について、分かりやすい説明を本当にありがとうございました。

最後になりましたが、各委員並びに執行部の皆様のますますの御健勝、御活躍をお祈りいたしまして、簡単でございますが、御礼の御挨拶とさせていただきます。

1年間、お世話になりました。（拍手）

続きまして、松村副委員長にも御挨拶をお願いいたします。

○松村昭副委員長 一言御挨拶を申し上げます。

昨年3月に副委員長に選出していただき、この1年間、橋口委員長をはじめ委員の皆様方に温かい御支援、御協力をいただきまして、副委員長として、任を果たすことができましたと思っております。

執行部の皆様方にも何かとお世話になり、丁寧な説明、また、答弁でも真摯に対応していただきましたことを心から感謝申し上げます。

今後も、皆様方におかれましては、健康に留意され、職務に精励いただきますようお願い申し上げます。御挨拶とさせていただきます。

1年間、本当にありがとうございました。（拍手）

○橋口海平委員長 ありがとうございます。

本日は、これで終了いたします。

本日は、大変お疲れさまでした。

午前11時5分

熊本県議会委員会条例第29条の規定によりここに署名する

高速交通ネットワーク整備推進特別委員会委員長